

Економічна теорія та загально-транспортні проблеми

України, Росії, Білорусії, Польщі та було виявлено, що простій вагонів на станціях значно перевищує допустимі норми. Більшість причин затримки пов'язано з недосконалістю взаємодії працівників залізничного транспорту та контролюючих організацій. В даний час тривалість обробки поїздів на прикордонних передавальних станціях визначає час на оформлення документів, митний і прикордонний огляд, у декілька разів перевищує час, необхідний на виконання технічних і комерційних операцій.

З метою прискорення роботи пунктів пропуску і скорочення часу простою поїздів необхідно удосконалювати та приводити до єдиних стандартів технологію роботи пунктів пропуску, упроваджувати використання електронної інформації і документообігу в процес перевезення вантажів. Таким чином, завданням подальшого дослідження визначається розробка положень «Типового технологічного процесу роботи передавальної станції залізниць України» згідно з вимогами чинних стандартів, які призведуть до раціонального використання технічних засобів та пристроїв із застосування сучасних методів і прийомів роботи.

Враховуючи невідповідність розробленого у 2007 році ДНДЦ УЗ «Типового технологічного процесу роботи передавальної станції залізниць України» а також те, що на цих станціях організація обліку передачі поїздів повинна враховувати існуючу технологію митного та інших видів державного контролю є необхідність розробки такого документу, в якому буде чітко визначено організацію роботи робітників станції та контролюючих організацій з урахуванням сучасних вимог в питаннях інформатизації.

УДК 338.246.025

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОНОМІКИ ЧЕРЕЗ ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ВІДТВОРЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО СЕКТОРУ

Ареф'єва О.В., д.е.н., професор (НАУ)

Розвиток суспільства, постійне його відтворення здійснюється в єдності всіх сфер суспільного життя і різноманіття відносин. Серед цих відносин основне місце займають економічні відносини, які в своїй найпростішій формі є відносинами з приводу раціонального, ефективного використання наявних ресурсів в конкретних історичних, соціально-економічних умовах, визначених в кінцевому рахунку існуючими відносинами власності.

Механізм державного регулювання

економіки визначається двома аспектами економічних відносин, які тісно пов'язані між собою, в той же час є різними та володіють певною самостійністю. Аспект раціонального використання наявних ресурсів і засобів виробництва, їх відтворення, є техніко-економічними і визначаються властивостями цих ресурсів, наявними технологічними можливостями. Тоді як аспект, який визначає соціально-економічні відносини, розвиваючись на базі техніко – економічних відносин, безпосередньо визначається відносинами власності в даному суспільстві. Таким чином, суть механізму державного регулювання економіки, заснованого на особливостях соціально-економічних виробничих відносин, отримує нове підтвердження в сучасних умовах, коли розвиток різноманіття форм власності на основі існуючого техніко-економічного базису використовується для активного формування і розвитку економіки.

Механізм державного регулювання економіки утворює систему. Так як, для кожного способу виробництва властива своя система виробничих відносин і, отже, свій механізм державного регулювання економіки. Причому особливу, і визначальну роль у кожній системі, грає основний економічний закон, який висловлює найбільш істотні особливості даних виробничих відносин.

Механізм державного регулювання економіки ґрунтується передусім на необхідній взаємозалежності між двома сторонами суспільного виробництва. Це відповідність виробничих відносин характеру і рівню продуктивних сил, що діє на всіх щаблях історичного розвитку суспільства і визначає основні цілі механізму регулювання економіки. Щоб прискорити соціально-економічний прогрес суспільства, необхідно постійно удосконалювати виробничі відносини, підтримувати їх стійкий розвиток відповідно до змін продуктивних сил з тим, щоб не допускати застою в розвитку виробництва, вчасно виявляти і вирішувати, протиріччя, що виникають між ними.

Механізм державного регулювання економіки відображає необхідні внутрішні зв'язки між явищами та процесами економічного життя суспільства. Особливість механізму державного регулювання економіки проявляється в тому, що його застосування вимагає активної та організованої діяльності людей для досягнення цілей розвитку економіки. Наукове пізнання і більш повне оволодіння цим механізмом дозволяє членам товариства діяти в напрямках, що диктуються об'єктивними економічними умовами, і тим самим удосконалювати свою господарську діяльність згідно з нарізими потребами, прискорювати розвиток продуктивних сил.

Істотний вплив на формування механізму державного регулювання має загальне положення економічної системи в країні, оскільки вона

визначає умови становлення конкурентного ринку і підприємницького середовища, на які спрямована його дія.

Безсумнівно, що для формування механізму державного регулювання потрібні стабільність політичної системи в країні та в окремих регіонах, згода між усіма гілками влади, визнання ними того факту, що без розвитку цивілізованого підприємництва неможливі економічне зростання, ефективний розвиток усіх галузей економіки та підвищення добробуту суспільства.

Сутнісні характеристики механізму державного регулювання розкриваються в його функції. В якості основних характеристик можна виділити наступні:

- підтримка відповідності між продуктивними силами, що безперервно розвиваються, і конкретними формами виробничо-економічних відносин;

- забезпечення економічної реалізації відносин власності, при цьому треба мати на увазі, що застосування неадекватних характеристик власності форм господарювання неминує веде до її деформації;

- узгодження інтересів агентів суспільного виробництва, що не може бути здійснено шляхом підпорядкування одних іншими, а вимагає їх сполучення;

- реалізація соціально – економічної політики за умови, що її цілі і завдання формуються як об'єктивний результат функціонування конкретних продуктивних сил та виробничо-економічних відносин, в іншому випадку вони не зможуть бути чинником розвитку і не будуть реалізовані.

Функціонування механізму державного регулювання можливо лише при створенні адекватного перспективного розвитку країни як правової підсистеми (середовища), що не декларує, а чітко встановлює права, обов'язки (відповідальність) і гарантії дієздатних громадян на заняття підприємницькою або іншої законною економічною діяльністю.

УДК 656.224:657(063)

ПРИНЦИПИ ВИЗНАЧЕННЯ ФАКТИЧНИХ ВИТРАТ НА КУРСУВАННЯ ОКРЕМОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ПОЇЗДА

*Бараш Ю. С., д.е.н., професор,
Дребот Х. В., аспірант (ДНУЗТ)*

Для визначення науково обґрунтованої рентабельності окремого пасажирського поїзда необхідно чітко знати витрати на конкретний поїзд.

Витрати на окремий пасажирський поїзд

розраховуються на основі калькуляції собівартості пасажирських перевезень за рік та Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України з урахуванням перспективи реформування залізничної галузі.

З Калькуляції виділені усі без виключення витрати з пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні, які потім розділені на окремі складові:

1. Пасажирська складова;
2. Інфраструктурна складова;
3. Локомотивна складова;
4. Моторвагонна складова.

До пасажирської складової входять витрати на продаж квитків, прийом та видача багажу, супроводження багажних вагонів, екіпірування та обслуговування вагонів, амортизація пасажирських та багажних вагонів, перестановка пасажирських вагонів, робота і послуги залізниць інших держав, технічне обслуговування, поточний, деповський та капітальний ремонт пасажирських та багажних вагонів.

В складову інфраструктури входять витрати усіх господарств на утримання та експлуатацію об'єктів інфраструктури.

До моторвагонної складової входять витрати на здійснення перевезень електросекціями та дизель-поїздами.

До витрат локомотивної складової входять витрати, які надає локомотивне господарство за такими видами тяги – електровозна, тепловозна, паровозна;

В кожній складовій виділені певні групи витрат, які можна розраховувати за одним певним принципом в залежності від значимості середньої кількості вагонів в поїзді, періоду курсування та пробігу на протязі року, швидкості руху та іншого.

Розрахунок витрат в окремому пасажирському поїзді можна розраховувати за двома варіантами:

- прямим розрахунком витрат на окремий пасажирський поїзд за статтею;

- за формулою розрахунку середнього, що дозволяє скоротити розрахунки, але точність їх в цьому разі знижується.

Розрахунок витрат за другим варіантом виконується за допомогою перерахування загальних прямих річних витрат на пасажирські перевезення по Укрзалізниці чи по конкретному вагонному депо.

Швидкість руху, вага поїзду та період його курсування дуже впливає на витрати енергоресурсів на тягу поїздів та знос залізничної колії. Тому необхідно індивідуально розраховувати та відносити на конкретний пасажирський поїзд витрати на рух пасажирських поїздів та їх вплив на знос колійної інфраструктури. Якщо у депо ведеться окремий облік витрат електроенергії або палива на рух конкретного пасажирського поїзду, то ці дані можна використовувати для визначення його